Stratégie navale et action extérieure (1/3)

Marcel DUVAL

L'amiral Marcel Duval a été directeur de la revue *Défense nationale* de 1979 à 1983. Il y était resté très attaché et lui a fait une donation sous la forme du « Prix Marcel Duval » qui récompense chaque année le meilleur article. À l'occasion de sa troisième manifestation, il nous a paru intéressant de publier cette intervention donnée lors d'une conférence tenue le 11 février 1986 à l'École nationale d'administration (ENA).

Avertissement

Je suis honoré et ému de me trouver ce matin parmi vous. Honoré parce que, ayant appartenu pendant dix ans à la Datar, j'ai alors beaucoup fréquenté vos semblables, les Énarques, et pu ainsi apprécier l'ouverture intellectuelle et le dévouement à la chose publique qui vous sont dispensés dans cette Maison. Ému, parce que n'ayant plus vingt ans comme vous pouvez le constater, vous m'offrez aujourd'hui une dernière occasion de traiter devant un public éclairé un sujet qui me tient particulièrement à cœur : les rapports à notre époque de la Stratégie navale et de l'action extérieure.

C'est donc la quintessence de ce que je sais et de ce que je crois en la matière, que je voudrais essayer de vous transmettre dans mon exposé. Celui-ci comprendra à cette fin trois parties, sans se conformer cependant à la méthode qui vous serait, dit-on, imposée ici, à savoir thèse, antithèse, synthèse. Je me propose en effet, dans un premier temps, d'analyser à votre intention les « nouveautés de la stratégie navale ». Puis dans un deuxième temps, j'examinerai avec vous leur « adaptation aux nouveautés de l'action extérieure ». Enfin, dans un troisième temps, nous considérerons ensemble « l'application au cas français » des concepts que nous aurons précédemment dégagés.

Nouveautés de la stratégie navale

Originalités

Avant d'analyser pour vous les nouveautés de la stratégie navale, je voudrais appeler votre attention sur ses originalités et ses pérennités (1).

La stratégie navale comporte en effet, par rapport aux autres stratégies militaires, trois originalités. La première est la polyvalence de ses moyens, puisque les forces maritimes sont à même d'opérer non seulement sur la mer, mais aussi sous

la mer et au-dessus de la mer, c'est-à-dire dans son espace aérien et maintenant dans son espace cosmique. C'est donc l'ensemble des forces opérant dans ces différents milieux que nous, marins, qualifions de « maritimes », alors que l'adjectif « naval » ne s'applique qu'à celles de surface. Aussi est-ce de « stratégie maritime » dont nous parlerons aujourd'hui, plutôt que de « stratégie navale ».

La deuxième originalité de la stratégie maritime, si nous l'appelons désormais de la sorte, est la polyvalence de ses objectifs, puisqu'elle ne limite pas ses ambitions à l'emploi ou au maniement des « forces » maritimes, et je souligne la distinction que je viens de faire entre « maniement » et « emploi », sur laquelle j'aurai l'occasion de revenir. Elle se préoccupe également des « intérêts » maritimes, c'est-à-dire des navires de commerce, de pêche et de recherches scientifiques, et maintenant des installations *offshore*. Enfin, elle prend à son compte les « positions » à terre plus ou moins maritimes, et même maintenant plus du tout maritimes. Ainsi la stratégie maritime se trouve-t-elle à la jonction de toutes les activités maritimes et de toutes les activités de défense.

Quant à sa troisième originalité, elle se résume dans l'expression anglaise « *sea power* », qui est intraduisible en français, ce qui ne manque pas d'être caractéristique de nos difficultés d'adaptation à la stratégie maritime ; le mot *power* implique en effet à la fois les notions de force, de puissance et de pouvoir. Nous en retiendrons l'idée qu'elle est intimement imbriquée dans la stratégie générale, celle qui exprime au niveau de l'État l'ensemble des modes d'action de son projet politique.

Pérennités

La stratégie maritime comporte par ailleurs trois pérennités, qui proviennent des caractéristiques permanentes du milieu marin. La première est du ressort de la physique, puisque le principe d'Archimède veut qu'un navire flotte sans dépense d'énergie. Il en résulte que celui-ci a été de tout temps, et restera, le véhicule autonome par excellence, c'est-à-dire celui des charges lourdes, celui de la longue distance et celui de la permanence [(2)].

La deuxième pérennité est d'origine géographique. La terre devrait s'appeler la mer, a-t-on pu dire, puisque cette dernière couvre près des trois quarts de notre globe. Ainsi les océans encerclent-ils les continents, et peuvent donc être considérés, suivant les cas, comme un tremplin par le « maitre de la mer » ou comme un rempart par le « maître de la terre » [(3)]. Il en résulte pour chacun d'eux un déterminisme stratégique, qui ne doit cependant pas être exagéré, et encore moins perverti comme l'ont fait certains théoriciens.

La troisième pérennité enfin est de caractère juridique. Depuis longtemps la mer est ouverte à la libre circulation de tous les navires, et ce principe n'a pas été remis en cause par le nouveau droit international de la mer dont nous reparlerons

plus loin. De même que n'a jamais été remis en cause, non plus, le statut du bâtiment de guerre, qui, en tant qu'expression et instrument de la souveraineté de l'État de son pavillon, bénéficie d'une immunité totale à l'égard de toutes les autres législations et juridictions.

Il résulte des constatations qui précèdent, les trois spécificités suivantes pour le maniement de la force militaire à partir de la mer.

• Premièrement : la mer est le milieu privilégié de la mobilité stratégique, celle qui agit à grande distance, et de la stratégie indirecte, celle qui agit ailleurs et autrement.

• Deuxièmement : seul le milieu marin permet une permanence militaire discrète, témoignage concret, mais en même temps pacifiant de la volonté de l'État du pavillon.

• Troisièmement : la mer ne peut pas être occupée, elle peut seulement être utilisée. Aussi a-t-il fallu inventer l'expression « *sea control* » qu'il n'est pas possible non plus de traduire convenablement en français, pour désigner la capacité de l'utiliser militairement dans la limite de ses besoins, c'est-à-dire localement et temporairement.

Nouveautés technologiques

Mais, au-delà des pérennités que je viens de souligner, la stratégie maritime ne s'est d'aucune façon figée dans ses concepts. Elle a au contraire évolué profondément à notre époque, avec les apports de la technologie et les modifications intervenues dans la géopolitique (4).

Les nouvelles technologies modifient en effet la géographie, comme se plaisait à le dire mon maître, l'amiral Castex. Elles ont en particulier accru considérablement les capacités spécifiques de la stratégie maritime dans ses trois aspects suivants :

• Autonomie : la propulsion nucléaire a permis d'augmenter considérablement l'autonomie des bâtiments de surface à partir d'un certain tonnage, et par la suite leur rayon d'action stratégique. Mais elle a donné naissance surtout au vrai « sous-marin », c'est-à-dire capable de se propulser entièrement en plongée, et par la suite discret, rapide et permanent, puisque son autonomie n'est plus limitée que par la résistance psychologique de l'équipage.

• Projection de la force : la capacité de projeter la force sur terre a été de tout temps une des ambitions premières de la stratégie maritime. Cette ambition, longtemps limitée à la portée de l'artillerie, s'était déjà considérablement accrue avec l'aviation embarquée sur porte-avions. Elle a atteint ensuite le cœur même des continents avec les missiles balistiques embarqués sur sous-marins à propulsion nucléaire, ce qui a valu à ces derniers, en raison de leur quasi invulnérabilité, de

devenir les vecteurs privilégiés de la dissuasion. Actuellement elle découvre de nouvelles possibilités avec la mise en service de missiles de croisière à très grand rayon d'action et d'une extrême précision, qui peuvent être embarqués sur tous les types de bâtiments.

• Connaissance de la situation : « commandement, contrôle, communications et informations », pour traduire l'abréviation américaine *C3I*, ont toujours constitué un des problèmes majeurs de la conduite des forces maritimes, en raison de l'immensité des espaces concernés, de la rotondité de la terre et de l'imperméabilité à la détection du milieu marin. « Voir, écouter, communiquer » sont donc une des demandes pressantes que la stratégie maritime fait à la technologie, en particulier lorsqu'il s'agit d'action extérieure. Le développement des satellites de navigation, de télécommunication et d'observation ainsi que l'emploi généralisé des ordinateurs pour le traitement des informations, améliore sensiblement les possibilités à cet égard, sans pour autant les révolutionner en ce qui concerne la découverte de l'adversaire de surface, et *a fortiori* sous-marin, contrairement à ce qu'on affirme parfois [(5)]. Ceci n'entraîne d'aucune façon que la stratégie maritime peut se désintéresser de l'espace, bien au contraire puisque celui-ci a, comme la mer, une dimension planétaire. Les forces maritimes ne peuvent manquer d'ailleurs de se donner une posture spatio-navale, après avoir tant bénéficié de leur capacité aéronavale.

Nouveautés géopolitiques

Les nouveautés de la géopolitique ont, de leur côté, entraîné une profonde évolution de la stratégie maritime, plus particulièrement dans les trois domaines ci-après.

Intérêts maritimes : ceux-ci se sont multipliés du fait de l'accroissement considérable des échanges internationaux par voie de mer et du développement des flottes marchandes qui en résultent. En outre la mer est devenue en elle-même un enjeu, en raison des ressources énergétiques et des matières premières qu'elle recèle, et aussi des possibilités d'appropriation qu'ouvre désormais le droit maritime. Enfin la « littoralisation » des sociétés et des économies, c'est-à-dire leur implantation à proximité des côtes, est un phénomène marquant de notre époque [(6)].

Droit maritime : en effet le nouveau droit de la mer récemment adopté par la communauté internationale, s'il est sensiblement plus libéral que le précédent en matière de circulation maritime, autorise maintenant l'État côtier à exercer sa souveraineté jusqu'à 12 nautiques de ses rivages, et le rend en outre propriétaire de toutes les ressources de la mer jusqu'à 200 nautiques, et parfois plus. Quant aux richesses potentielles des grands fonds marins, elles ont été proclamées « patrimoine commun de l'humanité », c'est-à-dire qu'elles seront gérées par une autorité internationale conformément aux intérêts du Tiers-Monde [(7)].

Puissances maritimes : du fait de la décolonisation et de l'émancipation du Tiers-Monde le nombre des États souverains s'est considérablement développé ; or la plupart de ces États sont côtiers ou insulaires et se sont dotés maintenant de forces maritimes. Les « perturbateurs » à capacités maritimes, sont ainsi au nombre d'environ 140, contre une trentaine seulement autrefois [8]. Dans le même temps le « super perturbateur » que constitue l'Union soviétique, s'est doté d'une Marine de premier rang, laquelle est maintenant présente sur tous les océans ; nous y reviendrons.

Nouveautés psychologiques

Je crois utile de mentionner enfin une dernière catégorie de nouveautés, celles-là psychologiques, qui contribuent à modifier profondément les données du maniement de la force en milieu international, et qui ont par suite des conséquences pour la stratégie maritime. Je veux parler des pressions exercées par les opinions publiques sur les décideurs politiques qui sont une conséquence de la mondialisation des médias et de la multiplication des centres de résonance que constituent les diverses organisations internationales et régionales.

Nos pays démocratiques sont handicapés à cet égard, puisqu'ils ne peuvent faire usage de leur force militaire que s'ils recueillent un large consensus de leur opinion publique nationale et une certaine approbation de l'opinion publique internationale [9]. Mais les forces maritimes profitent à cet égard de deux avantages relatifs, celui d'exercer leur activité dans un milieu humain qui possède ses propres règles de conduite et celui aussi de laisser les opinions publiques sensiblement indifférentes à leur sort [10].

À propos des nouveaux aspects psychologiques, et par suite sociaux, de la stratégie maritime, il faut faire état enfin du développement un peu partout, mais en particulier dans le Tiers-Monde, de critères de valeur et même de fanatismes qui sont étrangers à nos cultures occidentales. Ils génèrent un mode d'emploi de la force, le terrorisme, qui nous laisse seul désemparés. Mais la stratégie maritime ne peut pas l'ignorer, puisqu'on connaît déjà des exemples de terrorisme maritime, et que celui-ci ne manque pas d'objectifs où il pourrait s'exercer dangereusement [11].

NOTES

(1) L'auteur a développé ces thèmes dans « La stratégie navale existe-t-elle vraiment ? » in *Défense Nationale*, juin 1982 ; « Les stratégies de notre temps », conférence prononcée en octobre 1984 au Cours supérieur interarmées (non publiée) ; - « Pérennités et nouveautés de la stratégie navale », communication présentée en juin 1984 au séminaire du Laboratoire de sociologie de la connaissance du CNRS, publiée dans le cahier n° 6 *Sciences-Technologie-Société du CNRS*, 1985 ; « Castex : cet illustre inconnu » in *Défense Nationale*, février 1986.

(2) Voici quelques chiffres pour illustrer cette pérennité : 80 % des marchandises échangées dans le monde (pour la CEE 90 % et même 95 % en se limitant aux pays tiers) le sont par voie de mer ; un porte-avions américain est resté plus de 5 mois en opération sans relâcher dans un port ; il faut six fois plus de tonnage maritime pour alimenter en combustible seulement un pont aérien que pour effectuer par voie maritime le même transport que celui effectué par voie aérienne.

(3) On peut remarquer à ce sujet que les cartes sont menteuses, car elles déforment toujours la réalité géographique. C'est le cas en particulier de celles destinées à un usage maritime et aérien, en raison de la sphéricité de la terre qu'il n'est pas possible de projeter sans déformations sur un plan. Voir Olivier Sevaistre, « Éléments pour une stratégie maritime » in *Revue stratégique* 3/79.

(4) L'auteur a développé ce thème dans « Nouveautés de la stratégie maritime » in *Nouvelle Revue Maritime*, septembre 1985. Pour les technologies futures susceptibles d'avoir un impact sur la stratégie maritime, voir contre-amiral Méchet, « Les besoins de la Marine nationale en matière de recherche dans les vingt ans à venir », communication présentée en janvier 1980 au colloque Science et Défense, résumée dans *Cols Bleus* le 18 janvier 1986 sous le titre « Dans vingt ans, la Marine que voila ! ». Pour la prospective de l'usage maritime de l'espace, voir Jean-Noël Pouliquen « Espaces et océans » in *Défense Nationale*, avril 1985.

(5) La rigidité des trajectoires des satellites et l'étroitesse de leur champ d'observation constituent un handicap sérieux lorsque l'objectif est mobile. S'agissant de sous-marins seuls les phénomènes acoustiques se propagent dans l'eau, et exigent donc pour être détectés un senseur qui soit lui-même dans l'eau et par suite qui ne relève pas du satellite. Quant aux autres phénomènes physiques provoqués par la présence d'un sous-marin, la portée de leur signal est très faible et se distingue très mal sur le bruit de la mer.

(6) Actuellement 85 % de la population mondiale est implantée à moins de 500 km des côtes, c'est-à-dire à portée de l'aviation embarquée. En ce qui concerne les autres intérêts maritimes, il faut remarquer que leur importance et leur situation varient de nos jours souvent. Ainsi par exemple l'exploitation du pétrole *offshore* s'est-elle considérablement développée (à la fin du siècle 50 % de la production) ; le Canal de Suez a perdu pas mal de son importance (60 MT contre 165 MT en 1966 avant sa fermeture) ; la France ne tire plus qu'une petite partie de ses approvisionnements en pétrole du Golfe (17,5 % contre 75 % en 1978). Pour la prospective des intérêts maritimes dans le monde : « Objectif mer », actes du colloque organisé à Paris en mai 1983 par l'Université de Paris I et publiés par l'Ifremer en 1985.

(7) La convention qui définit ce nouveau droit de la mer sous l'égide de l'ONU a été approuvée en 1982 par 130 voix (dont la France et le Japon) contre 4 (dont les États-Unis) et 17 abstentions (celles de la CEE moins la France et celles du bloc soviétique). Depuis elle a été signée par 159 États (dont l'Union soviétique et 8 membres de la CEE, ce qui a permis sa signature par la CEE en tant que telle), et les 15 États qui ne l'ont pas signée (dont les États-Unis, la Grande-Bretagne et la RFA) sont désormais forclos. Elle n'entrera en service que lorsqu'elle aura été ratifiée par 60 États (jusqu'à présent 13 États seulement l'ont ratifiée dont aucune grande puissance maritime). Le rejet de la Convention par les États-Unis est due essentiellement aux dispositions relatives à l'internationalisation des grands fonds marins qui limitent la souveraineté nationale et entravent la libre entreprise. Ces fonds sont en effet déclarés « patrimoine commun de l'humanité », et leurs ressources sont gérées au profit des « pays en voie de développement » par une autorité supranationale à laquelle on aura obligation de transférer les technologies nécessaires à leur exploitation. Voir aussi *op. cit.* en (6) ; Martine Remond-Guilloud, « Liberté des mers et défense » in *Défense Nationale*, mai 1985.

(8) En dehors des marines de l'Alliance atlantique et du Pacte de Varsovie on peut décompter plus de 200 sous-marins, 400 canonnières lance-missiles, 500 vedettes lance-torpilles. De 1977 à 1981 l'URSS a exporté dans le Tiers-Monde 70 % de sa production en petits bâtiments de guerre. Certaines des marines des pays en voie de développement sont ainsi devenues majeures au plan régional, comme par exemple pour nous en tenir aux zones actuellement chaudes : celles d'Israël et d'Égypte ou encore celles d'Irak et d'Iran, ou enfin celles du Pakistan et de l'Inde, en attendant la nouvelle flotte d'Arabie Saoudite que la France va lui livrer prochainement « clefs en mains ». Le Brésil et l'Indonésie sont en train de devenir également des puissances maritimes de dimension régionale.

(9) C'est ainsi qu'à la suite de l'affaire du Liban, l'emploi effectif de la force militaire pour la solution d'une crise a donné lieu aux États-Unis à une controverse officielle publique. Le Secrétaire à la Défense a posé en principe qu'une intervention militaire ne doit avoir lieu que pour défendre des intérêts vitaux, au plan national ou alliés les forces doivent alors avoir le ferme propos de « gagner », les objectifs politiques et militaires doivent être définis clairement, des renforts doivent être envoyés si le besoin s'en manifeste pour gagner, et enfin le combat effectif ne doit être engagé qu'en dernier ressort. Le Secrétariat d'État quant à lui, s'est opposé à une telle doctrine qui lierait les mains des États-Unis et s'est montré à plusieurs occasions partisan de l'emploi effectif de la force militaire. Cette controverse est ravivée actuellement à propos de l'opportunité d'entreprendre une rétorsion militaire contre la Libye pour arrêter ses entreprises terroristes, à la suite de l'affaire de l'*Achille Lauro*.

(10) C'est la raison pour laquelle on a longtemps pensé qu'un affrontement nucléaire était plus vraisemblable sur mer que sur terre. Le général Ailleret, à l'époque où il était chef d'état-major des Armées, avait coutume de dire : « S'il n'y a que des marins transformés en chaleur et lumière, cela n'impressionnera personne ».

(11) Il y a déjà eu depuis la guerre trois cas de navire pris en otage pour des objectifs politiques (en 1961 le paquebot portugais *Santa Maria* par des opposants au régime de Salazar, en 1975 le cargo américain *Mayaguez* par des Khmers rouges, en 1985 le paquebot italien *Achille Lauro* par un commando palestinien). Il y a eu en outre plus d'une cinquantaine d'actes de piraterie effectués contre des navires de commerce, en particulier au large de l'Afrique et de la Malaisie. En outre, au cours de ces deux dernières années, plus d'une cinquantaine de navires de toutes nationalités ont été attaqués et endommagés dans le Golfe, en conséquence du conflit Irak-Iran. Par contre aucune installation pétrolière *offshore*, bien qu'elles soient très vulnérables, n'a été encore à notre connaissance l'objet d'attaque par commandos.